

Asociación Venezolana de Derecho Marítimo

Boletín Jurisprudencial No. 27

/caso: “THE SMART”

**SOBRE EL DERECHO IRRESTRICTO DEL ARMADOR DE COBRAR FLETE AL
POSEEDOR DE UN CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

Por: Maribel Sabatino¹

Junio 2021

Caso: “THE SMART”

*

Alpha Marine Corp

v.

Minmetals Logistics Zhejiang Co. Ltd

Juez: Butcher MJ

Fecha: 5 de mayo de 2021

Tribunal: Tribunal de Comercio Inglés

Expediente/Cita: [2021] EWHC 1157 (Comm)

¹ Abogada graduada de la Universidad Católica Santa María La Antigua, Panamá; Postgrado en Derecho Marítimo (LLM) de la Universidad de Southampton, Reino Unido; Experiencia en disputas marítimas, habiendo trabajado en el departamento de litigios marítimos de una firma de Londres y una firma Panameña, así como en Venezuela para Globalpandi S.A.; Ha atendido una variedad de cursos y conferencias internacionales relacionadas al sector marítimo, entre ellos el Curso de Seguros Marítimos de Gard P&I en Arendal, Noruega; Actualmente se desempeña en la firma Preston Turnbull LLP con sede en Londres, donde lidia con disputas bajo contratos de transporte marítimo como contratos de fletamento, conocimientos de embarque, acuerdos de pool y pólizas de seguro marítimo; Miembro Asociado de la Asociación Venezolana de Derecho Marítimo; Autora de varias publicaciones. Maribelsabatino@preston-turnbull.com

Antecedentes

Alpha Marine Corp (el “Armador”) fletó la M/N Smart (el “Buque”) a Minmetals Logistics Zhejiang Co Ltd (el “Fletador”) bajo un Contrato de Fletamento por Tiempo sujeto a una póliza NYPE modificada (el “Contrato de Fletamento”). El Fletador sub-fletó el Buque bajo un Contrato de Fletamento por Viaje a General Nice Resources (Hong Kong) Ltd (el “Sub-Fletador” o “GNR”). GNR también era el legítimo poseedor de los Conocimientos de Embarque.

Poco después de haber zarpado de Richards Bay, Sudáfrica, el Buque encalló afuera del canal.

El Fletador emitió una factura de flete a GNR porque el flete se consideraba devengado “buque o carga perdida o no” y debía ser pagada dentro de los 45 días siguientes a que el Buque haya zarpado del puerto de carga.

Antes de llegada la fecha de pago, el Armador notificó a GNR que había revocado la autoridad del Fletador para cobrar flete bajo los Conocimientos de Embarque y, en consecuencia, que el flete debía ser pagado al Armador. El Fletador objetó la decisión del Armador por lo que ninguno de los dos recibió el pago del flete.

Decisión de Primera Instancia

El Armador inició arbitraje arguyendo que el Buque se había perdido por el

incumplimiento del Fletador de su obligación de nominar un puerto seguro bajo el Contrato de Fletamento reclamando alrededor de USD \$100,000.000.00.

El Fletador argumentó que la decisión del Armador incumplió una cláusula implícita del contrato al efecto de que el flete no sería cobrado por el Armador bajo el Conocimiento de Embarque si no existían sumas adeudadas bajo el Contrato de Fletamento Principal y reclamó (i) daños y perjuicios por el monto del flete que tuvo que haber pagado GNR al Fletador, (ii) el pago del Flete a una cuenta *escrow*, y (iii) daños y perjuicios con respecto a los gastos legales incurridos en la reclamación.

El Tribunal Arbitral decidió a favor del Fletador, aceptando la implicación de dicha cláusula y que la misma fue incumplida por el Armador. La decisión se basó en un pasaje del libro *Time Charters*, refiriéndose a la decisión de Tomlinson LJ en *The Bulk Chile* [2013] 2 Lloyd’s Rep 38. en la que el juez expresó lo siguiente:

“En mi opinión, es discutible que un fletador por tiempo que no esté en incumplimiento de su obligación de pagar el flete u otras sumas, en virtud del fletamento principal, pueda impedir que el armador exija el pago del flete del conocimiento de embarque directamente a él mismo, por el simple hecho de que hasta el momento en que el fletador esté

en incumplimiento, el propietario del buque, en virtud de la cláusula 8 de la póliza NYPE, o una cláusula de empleo similar, acordó delegar el cobro del flete al fletador... Estoy lejos de estar convencido que un fletador se quedaría sin remedio en caso de que el armador tomase el curso inusual de intervenir en un intento de cobrar el flete en circunstancias en las que el fletador estaba cumpliendo debidamente sus obligaciones en virtud del contrato de fletamento principal.”

El Armador apeló la decisión del Tribunal Arbitral ante el Tribunal de Comercio.

Decisión del Tribunal de Comercio

La cuestión de derecho a ser resuelta por el Tribunal Superior fue la siguiente:

¿Contenía el Contrato de Fletamento una obligación implícita al efecto de que el Armador no revocaría la autoridad del Fletador de cobrar el flete pagadero bajo los Conocimientos de Embarque a GNR a menos que se debiera el pago del flete u otras sumas bajo el Contrato de Fletamento Principal al Armador?

Basándose en distintas decisiones judiciales, el Armador argumentó que estaba bien establecido que:

1. Bajo el contrato de Conocimiento de Embarque, el Armador tenía el derecho de cobrar el flete al poseedor del Conocimiento de Embarque, existiesen o no sumas

pendientes bajo el Contrato de Fletamento Principal.

2. Al cobrar el flete, el Armador tenía la obligación de contabilizar cualquier excedente, es decir, el monto del flete cobrado menos las sumas pendientes (si las hubiera) según el Contrato de Fletamento Principal.

En consecuencia, el Armador argumentó que tenía un derecho irrestricto bajo el Contrato de Fletamento por Viaje a cobrar el flete del Conocimiento de Embarque.

Alternativamente, el Armador arguyó que la única cláusula que se podría implicar sería la cláusula “*All Freight Implied Term*” que quiere decir, que el armador tenía derecho a cobrar la totalidad del flete incluso si éste excedía la cuantía de la reclamación del Armador por el incumplimiento del Fletador y, en el caso que el Tribunal decidiese que dicha cláusula estaba de hecho implícita, en el caso particular no había habido incumplimiento porque, al momento de la decisión del Armador de cobrar el flete a GNR, el Fletador se encontraba en incumplimiento por no pagar sumas adeudadas bajo el Contrato de Fletamento Principal por concepto de combustible.

El Juez, Butcher MJ, rechazó la necesidad de encontrar una cláusula implícita bajo el Contrato de Fletamento diciendo que ninguna de las cláusulas propuestas era

obvia o necesaria ya que el Contrato de Fletamento no carecía de coherencia comercial o práctica sin un término implícito que restringiera el derecho del Armador a intervenir para cobrar el flete.

El Juez también rechazó el argumento de que el derecho irrestricto del Armador a cobrar el flete interfería con el empleo del buque por parte del Fletador o lo privaba del beneficio de la capacidad de generar ingresos del Buque.

Además, sobre los hechos de este caso en particular, afirmó que era difícil ver cómo podría haber alguna interferencia con los derechos del Fletador de emplear el Buque cuando, en el momento de la notificación, el barco había sufrido un siniestro que había puesto fin al Contrato de Fletamento.

Conclusión y comentarios del Autor

La decisión del Tribunal de Comercio en el M/N Smart es de gran relevancia puesto que se basa en la interpretación de los términos de una póliza de fletamento estándar como lo es la póliza NYPE.

La decisión deja claro la existencia de un derecho irrestricto a favor del Armador de reclamar el pago del flete directamente del poseedor de un Conocimiento de Embarque incluso en circunstancias en las que no existen sumas adeudadas entre el Armador y el Fletador bajo el Contrato de Fletamento Principal.

***LAS OPINIONES AQUÍ EXPUESTAS REFLEJAN LA POSICIÓN PERSONAL DEL AUTOR Y NO DE LA ASOCIACIÓN VENEZOLANA DE DERECHO MARÍTIMO (AVDM), NI DE SUS MIEMBROS.**